

Uvjeti i mogućnosti za ravnomjernije iskorišćenje kapaciteta jugoslavenskih luka

Branko Grubišić, ekonomist-Rijeka

Razvitak proizvodnih snaga naše zemlje i s tim u vezi proširenje njene robne razmjene sa inozemstvom, kao i povećan priliv tranzitnog tereta, usloveli su u posljednjih nekoliko godina konstantan i jak porast prometa svih naših jadranskih luka. S obzirom na to, što privredni potencijal naše zemlje, s jedne strane, pokazuje iz godine u godinu čvrstu tendenciju daljnjeg jačanja, i s druge strane i zbog toga, što među susjednim srednje-evropskim zemljama postoji sve veći interes za upućivanje njihovog tranzitnog prometa preko naših luka, sa sigurnošću se već danas može zaključiti, da će se ovo povećanje prometa naših luka nastaviti i u daljnjoj perspektivi. Opće je pravilo u svijetu da se baš na osnovu perspektivnog razvitka prometa, i to redovito za jedan duži period, utvrđuju uvjeti i mogućnosti pojedinih luka. Ovo pravilo i nama nameće potrebu da sa tog aspekta osiguramo materijalnu i tehničku osnovu za zadovoljenje budućih potreba.

Osiguranje ovih osnova nameće se kod nas tim više, što već danas dostignuti promet izaziva niz osjetljivih teškoća i problema u našim lukama. Naime, iako kapaciteti pojedinih luka (Srednjeg i Južnog Jadrana) nisu do sada bili u potpunosti iskorišteni, činjenica je, da na primjer riječka luka već u prošloj godini, a pogotovo u prvom mjesecu ove godine, nije bila u stanju da u cjelosti zadovolji potrebe takvog rastućeg prometa. Međutim, kako ćemo još bolje kasnije vi-

djeti, ni potpuno iskorištenje kapaciteta ostalih prije spomenutih luka ne osigurava već ni danas potrebe normalnog svladavanja namjenjenog prometa, a pogotovo ne potrebe prometa čak i jednog bližeg perspektivnog perioda za slijedeće 3—4 godine.

Ovakva situacija u našem lučkom prometu bila je povod da se u saradnji Udruženja jugoslavenskih pomorskih luka, Udruženja pomorskog brodarstva, Savezne saobraćajne komore i Sind. pom. priv. sazove savjetovanje predstavnika svih jugoslavenskih luka, brodarara, željeznica, špeditera i agenata, koje je i održano koncem januara u Rijeci. Svrha je savjetovanja bila da se razmotre uzroci postojećeg stanja, donesu konkretni prijedlozi i poduzmu potrebne mjere za rješavanje postojećih problema, a u cilju pravilnijeg usmjeravanja našeg lučkog prometa, boljeg iskorištenja raspoloživih kapaciteta i efikasnijeg rada u našim lukama.

Prije nego pristupimo razmatranju naprijed navedenih elemenata, potrebno je da istaknemo podatke o porastu prometa naših najvažnijih jadranskih luka. Njihov sveukupni izvojni uvozni i tranzitni promet povećavao se od 4,117.000 tona u 1954. na 5,100.000 tona u 1955. godini. Samo promet poduzeća »Luka i skladišta« porastao je u istom periodu od 3,312.000 tona na 4,216.000 tona, t. j. za preko 900.000 tona. Prema statističkim podacima porast ovog prometa, raspoređen po pojedinim lukama bio je slijedeći: kod Rijeke od

2.029.000 na 2.800.000, kod Šibenika od 323.000 na 385.000, kod Splita od 430.000 na 487.000, kod Dubrovnika od 215.000 na 237.000, dok je jedino kod luke Ploče zabilježen neznatan pad prometa od 315.000 na 307.000 tona.

Najveći porast prometa zabilježen je kod riječke luke, kod koje je samo tranzitni promet porastao od svega 101.000 tona u prethodnoj, na 633.000 tona u prošloj godini, usprkos ovakvom prostoru, riječka luka bila je prisiljena da već u toku prošle godine odbije otprilike isto toliko tranzitnog tereta, koji joj je bio ponuđen koncem prošle i početkom ove godine. Zakrčenost prometa riječke luke pojavila se u naročito oštroj formi, zbog čega su bile prouzrokovane ogromne materijalne štete za našu privredu. Prema izjavama predstavnika Generalne direkcije željeznica iz Beograda, željeznica je za ležarine stranih vagona bila prisiljena da samo u toku decembra prošle godine isplati preko 2,5 milijuna deviznih dinara. Polovinom januara ove godine na pristupnim stanicama riječkoj luci bilo je raspušteno oko 700 vagona samo tranzitne robe, sa prosječnim ležajem od 10—15 dana.

Razumljivo je, da zbog ovakve zakrčenosti luke i naša prekomorska plovidba trpi ogromne štete zbog zadržavanja brodova, a pogotovo su takve štete goleme za našu privredu kod danguba stranih brodova. Predstavnici naših broderskih poduzeća iznijeli su također niz primjera, koji su ove potvrdili. Dovoljno je istaknuti samo jedan primjer. Ima slučajeva gdje linijski brodovi koji plove na relaciji Jadran—Bliski Istok (a koje putovanje treba da izvrše u 28 dana) bivaju ponekad zadržavani u riječkoj luci i do 14 dana. Dakle posebne i ogromne štete javljaju se zbog neodržavanja redovitosti linijske službe i slabljenja stečene reputacije našeg linijskog saobraćaja.

Na spomenutom savjetovanju spomenuto je i niz uzroka, koji su uslovlili ovakvo stanje u riječkoj luci. Oni su objektivne i subjektivne prirode. Od subjektivnih uzroka svakako je najteži nesavremena i zastarjela lučka mehanizacija. Konstatacija o nedovoljnim i zastarjelim kapacitetima ne odnosi se na luku u užem smislu, nego i na lučku željezničku stanicu. Poseban i veoma kritičan nedostatak predstavlja nedovoljan skladišni prostor (pogotovo što se tiče zatvorenih skladišta), kao i pomanjkanje lučke pokretne mehanizacije. Od subjektivnih nedostataka, koji također u znatnoj mjeri koče normalan rad u luci, najteži su nedovoljna stručnost lučkih radnika i velika fluktuacija radne snage. Osim toga veoma važan faktor predstavlja i nedovoljna koordinacija zainteresiranih organa u lučkom radu. Nije rijedak slučaj da špediteri daju prekasno dispozicije luci za ukrcaj ili iskrcaj, da željeznica nije blagovremeno obavještena o prispjeću pojedinih brodova i robe, da brodari ili njihovi agenti ne razrađuju plan utovara ili istovara zajedno sa lukom i tome slično.

Iako se ovi subjektivni nedostaci i slabosti mogu već u naskorije vrijeme dobrim dijelom ot-

kloniti, u pogledu čega su i na savjetovanju donesene odgovarajuće konstruktivne smjernice i prijedlozi, ipak je činjenica da bez nekih većih investicionih sredstava do potpunog rješenja sadašnje teške situacije ne može doći.

Ovo je bio i razlog da se savjetovanje pozabavi i sa razmatranjem mogućnosti prebacivanja jednog dijela tereta na ostale naše luke. Konstatirano je da luke Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik u pogledu kapaciteta (operativne obale, skladišta i dr.) imaju mogućnosti da prihvate znatno veće količine tereta, nego što su dosada bile pretovarivane preko spomenutih luka. Naime, ako računamo kapacitete obala po uobičajenom normativu od 600 tona po jednom metru godišnje, onda kapaciteti iznose za Šibenik 543.000, za Split 620.000, za Ploče 300.000 i za Dubrovnik 630.000 tona. Znači, dakle da bi ove luke sa svojim kapacitetima mogle savladati skoro 900.000 tona više tereta t. j. ukupno blizu 2.100.000 tona, umjesto današnjih 1.200.000 tona.

Međutim, ovakvo povećanje spomenute luke ne mogu danas postići iz razloga, što za njih predstavlja jedan od najaakutnijih problema nedovoljan kapacitet pristupnih željezničkih pruga.

No i usprkos ovakvih kapaciteta prilaznih pruga, činjenica je, što su uostalom potvrdili i predstavnici srednje i južno jadranskih luka da ponekad kapacitet postojećih željezničkih pruga još uvijek nisu u potpunosti iskorišteni. Računa se da već uz sadašnje željezničke kapacitete postoji mogućnost da se na ove luke svrati za oko 400.000 tona više tereta. Kako, međutim, ni ovo ne osigurava potpuno zadovoljenje već postojećih potreba lučkog prometa (domaćeg i tranzitnog), to je savjetovanje, sasvim ispravno, stavilo akcenat na proširenje prilaznih željezničkih kapaciteta.

Kod luka Šibenik i Split naročito se ističe kao »usko grlo« dionica pruge Knin—Perković, dok je za luke Ploče i Dubrovnik najveća smetnja jedina uskotračna pruga, koja od Sarajeva povezuje ove dvije luke. Od strane Generalne direkcije željeznica istaknuto je da se rekonstrukciji pruge Knin—Perković namjerava intenzivno pristupiti tokom ove godine, međutim, do povećanje propusne moći može doći tek koncem tekuće godine.

Neophodna i što brža potreba normalizacija pruge od Sarajeva do Ploča i Dubrovnika također je posebno naglašena. Osim toga, istaknuto je, da već današnji rezervni kapaciteti onih luka (pogotovo Dubrovnika) kao i povremena nepotpuna iskorištenost prilazne pruge, dozvoljavaju izvjesno rasterećenje riječke luke i prebacivanje dijela tereta koji na ove luke prvenstveno gravitira. Ovo pogotovo iz razloga što je redovna pojava da nekoliko vezova u ovim lukama nije iskorišteno, a isto važi i za veći dio skladišnog prostora. Baš zbog ovakvog pitanja poduzeća su u ovim lukama bila dosad prisiljena da čak otpuštaju radnu snagu, dok je kako vidimo, u riječkoj luci situacija potpuno obrnuta.

Alko još samo navedemo, da ove dvije južne luke imaju danas oko 11.000 m² zatvorenog skla-

dišnog prostora, od čega samo luka Dubrovnik preko 8.200 m², a u kojima se roba može i na duže vrijeme pohraniti i povremeno otpremiti dalje, onda je sasvim uočljivo da se promet ovih luka može u izvjesnoj mjeri povećati. Svakako do jednog jačeg i progresivnog porasta prometa može doći tek normalizacijom prilazne željezničke veze luka sa zaleđem.

Razlog što je jedan dio tereta, koji ekonomski gravitira ostalim našim lukama odlazio dosad preko riječke luke leži svakako u povećanim troškovima željezničkog transporta (zbog pretovara, duljeg zadržavanja i sl.). Zato je upravo konstatiran i zaključak koji je ovo savjetovanje donijelo i u tom pogledu. Naime, Jugoslavenskim

željeznicama stavljeno je u zadatak da pristupe odobravanju tarifnih povlastica u cilju pravilnijeg usmjeravanja domaćeg tereta i na ostale naše luke. Razumljivo, da je ova mjera opravdana i nužna, sve dok se ne stvore tehnički uvjeti i materijalna baza za svladavanje prometa i ekonomsku gravitaciju robe preko najpovoljnijih i najbližih lučkih čvorišta.

Nesumnjivo je, da će predložene mjere, u koliko budu naravno u cjelosti i striktno provedene, imati za posljedicu pravilnije usmjeravanje našeg lučkog prometa, potpuno iskorištenje kapaciteta svih luka, kao i učvršćenje njihovih stečenih pozicija na domaćem i stranom tržištu.